

Die von High-tech- und Konjunkturwellen gebeutelte Stadt

Hans G Helms

I. Selten – wenn überhaupt je zuvor – sind die dem marktwirtschaftlichen oder kapitalistischen System innewohnenden, stets von ihm neu produzierten Widersprüche klarer und unverdränglicher ans Licht getreten als seit jenem historischen Moment, da eine als Alternative konzipierte Gesellschaftsordnung – ausgehöhlt und korrumpiert vom Unverstand und Ehrgeiz, von der Selbstgerechtigkeit und Eitelkeit ihrer leitenden Kader – sich selbst abgeschafft hat. Wie immer fehlerhaft, schwächlich, unentschlossen das sozialistische Experiment auch ausgebildet worden war, noch in seiner deformierten Gestalt wirkte es auf die kapitalistischen Gesellschaften, nach innen wie nach außen, als Korrektiv ein.

Seit dieses Korrektiv verschwunden ist und jegliche ideologische Camouflage sich erübrigt, treten die Widersprüche zusehends nackter und krasser in Erscheinung. In allen Gesellschaften – von der Ersten bis zur Dritten Welt – vermögen qualifizierte Minderheiten ihre Augen nicht mehr zu verschließen; sie beginnen *peu à peu*, die vom System erzeugten, oft verschärften, selten geminderten Widersprüche in ihren Umrissen auszumachen und ihre zumeist desaströsen Konsequenzen zu erahnen. Doch die Komplexität ebenso wie die Brutalität der widersprüchlichen Prozesse läßt sie davor zurückscheuen, sie nach ihren Ursachen zu analysieren und aus der Analyse die zwingende Forderung zu entwickeln: dieses im Kern unreformierbare System müsse politisch bekämpft werden.

Ob der sich ausbreitenden, aus falschen Ohnmachtsgefühlen entsprungene Lethargie, die einer Epidemie gleich die meisten befallen zu haben scheint, ob welcher die demokratischen Entscheidungsprozesse vollends zu versumpfen drohen, triumphieren die Prinzipale des kapitalistischen Systems und trachten den Völkern zu suggerieren, die Endzeit sei angebrochen: das System habe irreversibel gesiegt. Fortan werde es – ohne jeden ernsthaften Widerstand durch systemkritische Gruppen – die Erde mitsamt elf Zwölfteln der Menschheit profitmaximierend ausbeuten; hingegen werde das zur Realisierung des Mehrwerts unerläßliche eine Zwölftel vom großen Kapital mit einem lebenslangen streßvollen, aber ertragreichen Konkurrenzkampf um eitle, unnütze Konsumschätze belohnt werden.

II. Nirgendwo bricht das kapitalistische System krasser auf als in seinen urbanen Zentren und urbanisierten Ödländern, dort also, wo sich das System besonders widersprüchlich und folgenreich regeneriert. Manche Zentral- und Bundesstaaten sind bis zum Mehrfachen ihres jeweiligen Bruttosozialprodukts verschuldet. Auf zahlreichen Kommunen lasten Schulden bis zu einer Höhe, daß ihr Steueraufkommen kaum mehr ausreicht, Zins und Zinseszins zu bezahlen. Nicht allein extrem belastete Metropolen wie Berlin, New York City, Manila oder Ciudad Mexico verstricken sich immer unauf löslicher in perennierender Finanznot; ohne finanztechnische Manipulationen und wachsende Anleihen auf den globalen Kapitalmärkten müßten sich auch vergleichsweise gut gestellte Kommunen wie München oder Milano, Barcelona oder Birmingham, Duisburg oder Antwerpen längst als bankrott erklärt haben; zu schweigen von den Kommunen in den Kolonialisierungsgebieten des deutschen und europäischen Ostens, deren Einkünfte kaum den Boden des Etattopfs bedecken, fallen sie nicht den durchs lockende Geld wieder entfachten gierigen nationalen

Chauvinismen zum Opfer und werden – wie Sarajevo oder Ossijek – in Schutt und Asche gelegt.

Im Zeitalter der Kreditkarte haben die meisten Kommunen reichlich unverfroren und unbedacht auf Kredit gewirtschaftet, will sagen: gebaut. Im erbitterten Konkurrenzkampf miteinander um die Gunst der kleinen und großen Investoren haben sie – im Regelfall ohne stichhaltige Kosten-Nutzen-Analysen – unter dem Prätex der sozialen Fürsorge imageträchtige Großbauten errichtet, die immerhin die Wiederwahl der zuständigen, aber verantwortungslosen politischen Führungsriege absichern halfen. Zu ihrem ewigen Ruhm haben sich Stadtväter und -mütter ehrfurchtgebietende Rathausburgen, imposante Museen, Theater oder Mehrzweckhallen erbauen, haben sie U-Bahnen und Autobahnen quer durch ihre Städte brechen lassen, haben sie sich beim Volk mit Schwimmbädern und Sportarenen beliebt gemacht. Allenfalls ein kleiner Teil der dafür aufgewendeten Mittel war im Haushalt vorhanden, der Großteil der verbauten Millionen und Milliarden wurde auf dem Kapitalmarkt durch Auflage zinsträchtiger und folglich kostspieliger Pfandbriefe und Obligationen aufgebracht. Dividenden steigen und sinken je nach Konjunkturlage, in einer Rezession können sie auch ganz ausfallen; hingegen verharren die Zinsen für mündelsichere Kommunalpapiere stets auf hohem Niveau, egal wie teuer das Geld gerade sein mag.

Mittlerweile haben etliche solcher städtebaulichen Repräsentationsobjekte bereits das Stadium des graduellen, progressiven Verfalls erreicht. Noch sind die Gesteungskosten nicht abgezahlt, noch sind Zinszahlungen zu leisten, doch sind inzwischen kaum mehr Haushaltsmittel verfügbar, um die dringendsten Reparaturen vorzunehmen, ohne sich neuerlich zu verschulden. Infolgedessen schreitet der Verfall munter fort.

Sind derartige finanzielle Altlasten schon in Zeiten der Hochkonjunktur nicht tolerabel, in einer tiefen Rezessionsphase wie der gegenwärtigen treiben sie die Kommunen in den Ruin. Und mit jedem Konjunkturzyklus verschärft sich die Lage. Die unmittelbare Folge: Schwimmbäder, Bibliotheken oder Krankenhäuser werden gleich reihenweise geschlossen, Brücken, Straßen und Kanalisation werden – wenn überhaupt – nur aufs Notdürftigste ausbebesert.

In dieser desolaten Situation mutet Privatisierung wie ein wahrhaft magisches Verfahren an: es löst die staatlichen, regionalen und kommunalen Probleme scheinbar in Luft auf. Freilich bringt die Veräußerung kommunaler Liegenschaften gemeinhin bloß Bruchteile der realen Kosten ins Stadtsäckel zurück, und diese schmalen Veräußerungserlöse reichen selten hin, die vorzeiten eingegangenen finanziellen Verpflichtungen zu liquidieren. Mit Sicherheit verteuert die Verschleuderung städtischer Immobilien deren künftige Nutzungen; denn die Käufer wollen – mit kapitalistischem Recht – satte Profite aus ihnen ziehen. Bleiben diese aus, so stehen in den Kaufverträgen gewißlich Kautelen, die den Käufern eine gewinnsteigernde, zweckentfremdende Umnutzung ihrer günstig erworbenen Immobilien oder gar deren Abriß mit anschließender Neubebauung gestatten. In halbwegs zivilisierten Staaten wie Dänemark, Holland, Frankreich oder der Schweiz mag eine solche Verschleuderung kommunalen Immobilienbesitzes noch die Ausnahme sein, in den USA, Canada, Großbritannien und nun auch in den Neuen Bundesländern ist sie gängige Praxis.

Der Privatisierung kommunaler Immobilien zur Ausfüllung von Etatlücken geht zumeist ein umfangreicher Stellenabbau voraus: von der Polizei über die Feuerwehr, die Straßenreinigung, das Bibliotheks- und Krankenhauspersonal bis in die unterschiedlichsten Amtsstufen werden die öffentlichen Dienste dezimiert, weil's den Kommunen an Geld für Löhne und Gehälter mangelt. So geschehen z.B. in New York City während der frühen Jahre der Koch-Administration nach der Finanzkrise von 1975 und jetzt noch radikaler unter Oberbürgermeister Dinkins. Der Stellenabbau in den öffentlichen Diensten verschärft und barbarisiert die Rahmenbedingungen des Lebens und Treibens in der Stadt; er belastet den Haushalt fast ebenso stark, wie er ihn entlastet; er läßt die Armee der Arbeitslosen anwachsen, die ihrerseits den städtischen Etat aufs Äußerste strapaziert.

Noch nie – nicht einmal in der Zeit der Großen Depression – hat es in New York City soviel Arbeitslose gegeben wie heute: 28,5%. Das sind 2 Millionen der 7,2 Millionen Einwohner der Stadt. Noch nie – auch nicht zwischen 1890 und 1930, als große Mengen Einwanderer aus Ost- und Südeuropa in die Stadt drängten – haben derart viele Bürger New Yorks unterhalb der Armutsschwelle vegetieren müssen: über 25% oder mehr als 1,8 Millionen Menschen. Den Ermittlungen des Wirtschaftsmagazins *Business Week* (18-05-1992) zufolge konzentriert sich der moderne Pauperismus in den „center cities“: 42%, nahezu die Hälfte aller Pauper der USA, hausen – oft ohne Obdach – in den großen Städten, in den nationalen und regionalen Metropolen. Das bedeutet: just die großstädtischen Haushalte werden durch Rezession und Massenarbeitslosigkeit über Gebühr belastet. Erstens büßen die Kommunen einen enormen Teil ihres Bruttosozialprodukts ein, der unerwirtschaftlich bleibt; für sämtliche US-Kommunen veranschlagt ihn *Business Week* auf \$ 60 Milliarden. Zweitens entgehen den Kommunen die aus diesem nicht erwirtschafteten Bruttosozialprodukt ihnen zustehenden Steuern. Drittens haben sie Wohlfahrtsleistungen in Höhe von \$ 120 Milliarden aufzubringen. New York City muß gegenwärtig 1,2 Millionen Wohlfahrtsempfänger – 18 % seiner Bevölkerung – am Leben erhalten. Ähnlich die Situation in vielen anderen Kommunen der USA, West- und Osteuropas.

Wenn sich der Nord-Süd-Konflikt, als welchen man den globalen Krieg zwischen Reich und Arm um die Verteilung des Weltbruttosozialprodukts ebenso verharmlosend wie irreführend bezeichnet, jetzt mit brachialer Gewalt von beiden Seiten in den urbanen Zentren der Ersten Welt austobt – was sonst wäre der rezente ziellos selbstzerstörerische Aufstand der Schwarzen in den Ghettos von Los Angeles und anderen US-Metropolen oder der Aufruhr unter arbeitslosen Jugendlichen in Bristol, Huddersfield und sonstwo im *United Kingdom* –, dann ist dies nicht allein eine Folge der um sich greifenden Massen- und Dauerarbeitslosigkeit und Pauperisierung, es ist nicht minder eine Konsequenz des aus der Finanznot der Kommunen und des Desinvestments des Kapitals resultierenden Verfalls der Infrastrukturen und Immobilien der großen Städte.

Während die steuerzahlenden Mittelschichten mit ihren Arbeitgebern vor dem Verfall aus den „center cities“ ins suburbane Umland flüchten, bleiben die Armen und Unterprivilegierten in den Kernstädten zurück. Gleichzeitig werden strategisch günstig situierte zentrale Stadtviertel gentrifiziert: dort verdrängen relativ hoch dotierte *yuppies* ihre schlechter gestellten Schwestern und Brüder in die ohnehin überfüllten Elendsquartiere. Stadtflucht und *gentrification*, diese beiden interaktiven, aber gegenläufigen Prozesse spalten die Städte noch radikaler nach reich und arm und brutalisieren die urbanen Existenzbedingungen: nun schwimmen ein paar glitzernde Wohlstandinseln inmitten eines Sargassomeers tiefster Armut und progressiven Verfalls.

III. Unabhängig vom gesellschaftlichen System, in dem er vorangetrieben wird, obsolesziert der technische Fortschritt Produktionsanlagen, Distributionseinrichtungen, Kommunikationen, Verwaltungen, Dienstleistungen, Konsumplätze und die mit ihnen ver-

bundenen Arbeitsplätze. Er obsolesziert folglich einen mehr oder minder umfangreichen Teil der Installationen einer jeder Stadt. Er affiziert nicht einmal so sehr die vorfindlichen Hochbauten – mit einigem Geschick und bei relativ bescheidenem Aufwand sind diese den sich wandelnden Nutzungsbedingungen adaptabel – als vielmehr die Verteilung der Arbeitsplätze im städtischen Raum und die Logistik der Nutzer.

Im kapitalistischen System hat die Stadtplanung für die aus dem technischen Fortschritt resultierenden Nutzungsänderungen des städtischen Raums selten beizeiten organisatorische Vorsorge zu treffen verstanden, noch wäre es den Gesellschaften gelungen, den technischen Fortschritt in sozial wie urban verträgliche oder gar förderliche Bahnen zu lenken. Der Stadtplanung stehen die – trotz aller Konflikte und Widersprüche im Detail – als mehr oder minder kompaktes Kollektiv agierenden Kapital- und Immobilieninteressen im Weg, den Gesellschaften der unbeugsame Profitmaximierungswille des großen Kapitals. Infolgedessen hat die Stadtplanung auf den technischen Fortschritt zumeist bloß zögerlich, halbherzig, wo nicht grundfalsch reagiert; eingeengt durch die konzentrierte Macht des Kapitals und der Immobilieninteressen, ist sie zu mehr, gar zur Entwicklung und Durchsetzung offensiver Planungsstrategien, wohl nicht imstande gewesen.

Als im Gefolge des Zweiten Weltkriegs das Automobil in den 50er Jahren massenhaft in die Städte einbrach, um sie sich sukzessive zu unterjochen, bis endlich die letzte Robinie am Straßenrand ihre CO₂-gesättigten Blätter verliert, da hätte es eine scharfsinnige Analyse des Automobilsystems nahegelegt, den Autoverkehr von vornherein einzudämmen, anstatt darauf zu warten, bis er sich – 40 Jahre später – selber funktional ad absurdum führt. Planvolle Dezentralisation innerhalb der gesellschaftlichen und urbanen Funktionsbereiche wäre anzustreben gewesen; stattdessen hat man einen Natur, Menschen und Städte zerstörenden planlosen *urban sprawl* um sich greifen lassen.

Als seit 1980 kraft der globalen Vernetzung der integrierten Computer- und Kommunikationssysteme Produktion, Verwaltung, Dienstleistungen, Konsum und Wohnen zusehends stärker sich zu dezentralisieren begannen, da hätte eine konzise Analyse anempfohlen, die an Macht gewinnenden Dezentralisierungstendenzen zum Wohl der urbanen Kohärenz zu steuern, die Arbeitsplatzkonzentrationen in allen Funktionsbereichen dezentral zu verkleinern und somit die Güter- und Personentransportwege zu minimieren.

Nichts von alledem ist geschehen. Wie sich die kapitalistischen Gesellschaften damals dem Automobilsystem unterworfen und ihre Städte mittels „autogerechten“ Umbaus um Struktur und Kohärenz gebracht haben, so überlassen sie derzeit dem Kapital die Initiative, die verschiedenartigen integrierten Computer- und Kommunikationssysteme mitsamt ihren Peripherien nach vorgeblichen „Sachzwängen“ und den Geboten der Profitmaximierung zu vernetzen und auszubeuten. Städtebauliche Folgen der rasant wuchernden Hochtechnisierung sind: fortschreitender *urban sprawl* zu amorphen, dezentralen Agglomerationen wie in London, Brüssel, Zürich oder Frankfurt/Main und zu strukturlosen Megakommunen vom Typus Houston oder Los Angeles. Vorsorgliche Planung desavouieren sie ebenso, wie sie nachträgliche Korrekturen kaum zulassen.

IV. Vielzahl und Vielfalt der zum Auto verarbeiteten Materialien und Komponenten haben der vertikalen Konzentration, die im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert in den Montan-, Chemie- und Elektroindustrien ihren Anfang genommen hatte, in den 20er Jahren erneut starken Auftrieb verliehen. Sie führte zur Monopolisierung ganzer Industriebranchen durch die großen Automobilkonzerne. Weil sie jedoch unter den Bedingungen der Weltwirtschaftskrise die erforderlichen Investitionsmittel nicht zu erwirtschaften vermochten, trieben der zur vertikalen Konzentration benötigte Kapitalaufwand sowie die immensen Kosten der Entwicklung neuer Modelle und der Umrüstung der Produktionsanlagen auf neue

Modelllinien die Automobilkonzerne seit den 30er Jahren in die Abhängigkeit vom Finanzkapital. Ohne mittel- bis längerfristige Kreditgewährung sind Kraftfahrzeuge nicht massenhaft abzusetzen; infolgedessen mutierten die Automobilkonzerne seit 1950 *volens volens* selber zu finanzkapitalistisch organisierten und orientierten Unternehmen.

Bereits im Ersten Weltkrieg hatte der Militärapparat diese Prozesse nach Kräften gefördert, um schnell an immer größere Mengen des heiß begehrten Mord- und Zerstörungsgeräts zu gelangen; im Zweiten Weltkrieg trieb das Militär sie entschieden weiter voran. Außerdem usurpierte es das Regime über die destruktions-, steuerungs- und kontrollrelevanten Wissenschaften und erzwang deren üppige Finanzierung aus öffentlichen Mitteln, gefällig und eigennützig aufgebracht und zur Verfügung gestellt vom Finanzkapital. Das Ergebnis dieser mittlerweile intensivierten Kooperation zwischen Finanzkapital, Militär, Rüstungsindustrie und Wissenschaften ist der die kapitalistischen Gesellschaften steuernde und prägende Militär-Wissenschafts-Industriekomplex unter der Ägide des Finanzkapitals. Zu den Produkten dieser *liaison dangereuse* gehören: Automobilsystem, Luft- und Raumfahrt, Atom-bombe, Kernenergie, Computer, Automation, Bio- und Gentechnologien.

Die Auswirkungen dieser unheiligen Allianz auf Städtebau und Regionalentwicklung sind dermaßen umfassend und radikal, komplex und widerspruchsvoll, daß sie simpler Darstellung sich entziehen. Nichtsdestoweniger müssen einige von ihnen reflektiert werden, will man die Ursachen jener Prozesse ins Visier bekommen, die Städte und urbanisierte Regionen nachgerade zu Kunstgebilden devastieren, die ohne menschliches Eingreifen funktionieren und allmählich unbewohnbar werden. Dabei gilt es, dessen stets innezuhaben, daß in der *High tech*-Ära die Devastierung des Urbanen sich gern in die Aura des ästhetisch schönen Scheins hüllt: die postmodernen Luxus- und Hochglanzfassaden camoufflieren jene anti-sozialen Elemente und Prozesse, die die urbanen Gefilde in *electronic battlefields*, in computergesteuerte Spielwelten, für retortengezüchtete *zombies* zu verwandeln drohen.

In finanzkapitalistisch organisierten und vom Finanzkapital kontrollierten Industrien dominiert das Profitmaximierungsmotiv in einem Maß, daß sie sich im Zustand permanenter Reorganisation befinden. U.a. äußert sie sich in zahlreichen simultan stattfindenden Kapitalkonzentrations- und -dekonzentrationenprozessen, in Fusionen zwischen Konzernen mit nachfolgender Veräußerung kleinerer und größerer Konzernteile, die den Profiterwartungen der Konzernleitungen nicht entsprechen, und in anderen Formen der Kapitalumschichtung. Fast jede dieser Transaktionen hat gravierende Rationalisierungseffekte im Gefolge. Auf die betroffenen Kommunen und Regionen wirken sie sich konkret in Gestalt von Zusammenlegung von Konzernzentralen, Belegschaftsabbau, Betriebsstilllegungen oder -verlagerungen aus.

Ob des vom Militär angeschlagenen Tempos und der von ihm diktierten Ausrichtung sowohl der Grundlagen- als auch der auf sie aufbauenden Anwendungsforschung unterliegen die für Standortwahl und Beschäftigungslage, Produktionsverfahren und Logistik maßgeblichen Kriterien einem beständigen Wandel.

Ein Beispiel. Mit der Einführung der Computersteuerung beim Entwurf (CAD) und ein wenig später bei der Produktionsplanung und Produktion (CAM) setzte in den 60er und 70er Jahren in dem vom Militär besonders liebevoll umsorgten Flugzeug- und Raketenbau ein Prozeß ein, der die bis dahin in der Branche übliche Produktionsweise und Arbeitsteilung völlig umstülpte, bis die verwandelten Einzelprozesse Anfang der 80er Jahre zum *CIM* (Computer Integrated Manufacturing) integriert werden konnten. Im Verlauf dieser Entwicklung wurde die äußerst arbeitsteilige Differentialbauweise durch die weit minder arbeitsteilige Integralbauweise abgelöst. Das bedeutet: statt einer großen Zahl einfacher Werkstücke, die in einem arbeits- und zeitaufwendigen Montageprozeß zusammen-

genietet, -geschraubt, -gelötet, -geschweißt wurden, nun eine ungleich kleinere Zahl überaus komplexer Bauelemente, die in *High tech*-Verfahren chemisch „verschweißt“ oder zusammengeklebt werden.

Die als *CIM* organisierte computergesteuerte Integralbauweise, die sich inzwischen in etlichen anderen Branchen wie Automobilbau und Elektronik ausbreitet, schließt den Menschen als Produktivkraft weitgehend aus und hat neben umfangreichem Personalabbau eine nicht minder heikle Dequalifikation (nebst entsprechenden Lohnsenkungen) der verbleibenden Arbeitskräfte zur Folge. Ferner verringern sich Zahl und Dimensionen der für ein Produkt (wie etwa den *Airbus A 320*) erforderlichen Produktionsstätten. Endlich gebietet sie eine völlig andersartige Logistik und modifizierte Kriterien für die Standortwahl. (Werden beispielsweise Bauteile oder Komponenten mittels Großraumflugzeugen von einem Produktionsort zum anderen transportiert, ist eine größere Distanz zwischen ihnen günstiger als eine geringere.)

Ein anderes Beispiel. Während die Hochtechnologien mehr und mehr Energie konsumieren, vermindert sich ihr Rohstoffverbrauch relativ. Auch der Bedarf an bestimmten natürlichen Ressourcen unterliegt einem technologisch bedingten Wandel. So ist der Verbrauch an Eisen, Kupfer, Blei, Zink oder Zinn relativ zurückgegangen, aber der Bedarf an strategischen Metallen (wie Titan, Chrom, Vanadium, Molybdän, Platin, Palladium oder Iridium) ist ebenso angestiegen wie der an Erdöl-, Erdgas- und Kohlederivaten, zu schweigen von Silizium und Galliumarsenid, den Grundmaterialien der Mikrochipproduktion. Weil manche dieser Stoffe in ziemlich geringen Mengen gebraucht werden, hat sich die Ressourcenumstellung auf die industrielle Logistik und die Kriterien der Standortwahl beträchtlich ausgewirkt.

Ob nach Tonnen gemessen oder nach Kilogramm – strategische Metalle und sonstige Grundmaterialien der hochtechnologischen Industriebranchen werden im Regelfall weder am Ort ihrer Gewinnung oder Erzeugung noch in traditionellen Großbetrieben verarbeitet, sondern dort, wo sich der Produktion optimale Bedingungen anbieten und/oder sich die Konsumenten der aus ihnen fabrizierten Endprodukte ballen. Die Verarbeitung geschieht in kleinen oder mittleren Produktionsanlagen in mit *High tech*-Infrastruktur ausgestatteten großstadtnahen *industrial* oder *technology parks*. Da Gebäude und Maschinenparks vielfach geleast sind, verfügen sie über genügend Mobilität, um mit dem rapiden Wandel der lokalen und regionalen Rahmenbedingungen wie der nationalen und globalen Märkte aus einem Technologiepark in einen anderen umzuziehen.

V. Wohnen diesen Prozessen schon starke, kontradiktorische Zentralisierungs- und Dezentralisierungsmomente inne, umso mehr den integrierten Computer- und Kommunikationsnetzen und den von ihnen regulierten Zentralbereichen: der computerkontrollierten Information in der Produktionssphäre und der computergesteuerten Automationsaufbereitung (Datenverarbeitung) in den Sektoren Verwaltung, Verteilung und Dienstleistungen. Zentralisierung wie Dezentralisierung verlangen den öffentlichen Händen – Staat und Kommunen – gewaltige Investitionen ab. Die öffentlichen Hände suchen sich dieser intolerablen Belastungen zu entledigen, indem sie gewisse Infrastrukturelemente – wie Telekom, Autobahnbau, Teile der Eisenbahnnetze, Energie- und Wasserversorgung – privatisieren.

Während die weltweit aktiven Finanzkapitalkonzerne an den primären und sekundären Kapitalhandelsplätzen – New York, London, Tokio bzw. San Francisco, Frankfurt, Zürich oder Hongkong – in logistisch optimal situierte, voluminöse *High tech* - Kapitalfabriken – wie das New Yorker *World Financial Center* - umziehen, verlagern sie zugleich einen Teil ihrer Hauptverwaltungen, das *back office* nämlich, aus der teuren City ins preis-, lohnkosten- oder auch steuergünstige Umland: in New York von Manhattan entweder über den East River nach Brooklyn oder über den Hudson in die Ufergemeinden New Jerseys; in Frankfurt aus dem Westend in

die Nordweststadt oder in die strukturlos suburbanisierten Gebiete der angrenzenden Landkreise.

Beide Vorgänge – Neubau von *High tech*-Kapitalfabriken in den Innenstädten wie Auslagerung des *back office* – hinterlassen in den Cities große Mengen überflüssiger und womöglich nie wieder vollwertig nutzbarer Büroflächen, ohne daß sich die kommunalen Infrastrukturaufwendungen reduzierten; im Gegenteil, sie wachen weiter an.

Für die unter seiner Kontrolle stehenden Industrie- und Handelskonzerne hat sich das Finanzkapital von der Wissenschaft militärisch getestete und erprobte Organisationsmodelle maßschneidern lassen. Sie sollen es ermöglichen, das Profitmaximierungspotential der computergesteuerten Automation und der integrierten Computer- und Kommunikationsnetze bis zur Neige auszuschöpfen. Das eine Modell optimiert die konzerninterne Reorganisation nach *profit centers* und gebietet die Veräußerung all jener Konzernteile, die unterhalb der von der Konzernleitung kalkulierten Profitschwelle bleiben. Das andere Modell reorganisiert die Produktion nach den Prinzipien des *just-in-time* und des *outsourcing* resp. *subcontracting*.

Die ehemals in den Automobilkonzernen – und in geringerem Maß in den Elektro-, Flugzeug- und Raketenbaukonzernen – vertikal konzentrierte Werkstück-, Komponenten- und Zubehörfertigung wird konzernfremden Herstellern überantwortet, zwischen denen ein hoch brisantes Konkurrenzverhältnis um Erhalt und Akquisition von Zulieferaufträgen herrscht. Nicht bloß schreibt der auftraggebende Konzern die konstruktiven Details der zu liefernden Werkstücke und Komponenten vor (und nicht selten auch deren Produktionsabläufe, wobei seine mit denen der Zulieferer vernetzten Computer die Einhaltung sämtlicher Vorgaben überwachen); regelmäßig bestimmt er auch, an welchem Tag und zu welcher Stunde welche Stückzahlen der verschiedenen Werkstücke und Komponenten zu welchen Preisen anzuliefern sind.

In wie verheerender Weise *just-in-time*-Produktion und *outsourcing/subcontracting* komplette Kommunen und Regionen umgestalten und deformieren, das läßt sich gegenwärtig mit aller gebotenen Klarheit an den von westdeutschen und US-amerikanischen Automobilkonzernen in den Neuen Bundesländern erkorenen Standorten Eisenach und Zwickau verifizieren. Am westlichen Stadtrand Eisenachs und nördlich des Dörfchens Mosel bei Zwickau werden Tallandschaften mit Montageanlagen nahezu komplett versiegelt. Die Zulieferbetriebe – fast alle Werke bzw. Tochterunternehmen transnationaler Monopolisten wie *Bosch*, *GKN*, *JCA*, *MAN* oder *Siemens* – lassen sich in der Nähe nieder, wo immer es ihnen gelingt, einer Kommune mit dem Versprechen auf ein paar Arbeitsplätze und ein schmales Steuereinkommen billiges Bauland und die Verpflichtung zu entlocken, sie gratis mit der für ihre Geschäfte unverzichtbaren Infrastruktur zu versorgen.

In einem Interview mit der *Leipziger Volkszeitung* (30-09-1991) hat der Betriebsleiter von VW in Mosel einige der Bedingungen benannt, die erfüllt sein müssen, ehe ein Zulieferer mit einem Auftrag von VW rechnen darf: für sämtliche zuzuliefernden Werkstücke und Komponenten gelten die von VW festgesetzten und jederzeit veränderbaren Qualitäts- und Kapazitätsnormen; bei 65% aller Werkstücke und Komponenten darf die Fertigung nicht weiter als 50 km von Mosel entfernt stattfinden; andernfalls sei eine pünktliche Anlieferung nicht gewährleistet und die Montage drohe ins Stocken zu geraten.

Die Implikationen liegen auf der Hand; in einem Radius von 50 km um Mosel/Zwickau (und Analoges gilt für Eisenach) werden die Täler planlos, doch ziemlich gleichmäßig dicht mit halb- bis vollautomatischen Produktionsstätten zugedeckt. Diese Zulieferbetriebe werden sich vergrößern, sobald VW die Stückzahlen erhöht, und sie werden als Ruinen zurückbleiben, falls VW den Standort Mosel wieder aufgeben sollte. Innerhalb des 50-km-Radius wird das Straßennetz trotz ständigen Ausbaus bis an die jeweilige Kapazitätsgrenze belastet sein. Aber der Gewinn für die von VW

und seinen Trabanten rücksichtslos ausgebeuteten Kommunen wird sehr bescheiden sein: insgesamt ein paar tausend mittelfristig sichere Arbeitsplätze auf niedrigem Lohnniveau und geringe Steuereinkünfte zu Lasten eines unverantwortlich hohen Investitionsaufwands der öffentlichen Hände und eines ökologischen Desasters.

VI. Die wohl schlimmsten Verheerungen drohen den Kommunen freilich von den immer gewaltiger sich auftürmenden Konjunkturwellen. Seit um 1980 die Computer- und Kommunikationstechnologien jene Entwicklungsstufe erreicht haben, auf der ihre Kapazitäten wie ihre allseitige Integrationsfähigkeit und Vernetzbarkeit es der *haute finance* erlauben, sie universell anzuwenden, betreiben die großen Kapitalhandelshäuser die Börsenspekulation wie ein globales *electronic battlefield*, wie ein computergesteuertes, auf sämtlichen Finanzmärkten simultan ausgefochtenes Kriegsspiel. Seitdem spielen die *trader* oder *dealer* auf ihren Computerklavaturen immer häufiger und bedenkenloser Finanztransaktionen durch, deren Reperkussionen auf die Gesellschaften und Volkswirtschaften kaum mehr kalkulierbar sind.

Mit computergesteuerten Börsendeals werden in Sekunden schnelle Milliardenwerte umgeschichtet. Beim ebenso einträglich wie hoch riskanten *program trading* profitieren die Börsenjobber von den minimalen Differenzen zwischen den effektiven und den tendenziell möglichen Kursen, ohne sich um die realen Grundlagen der hinundhergeschobenen Wertpapierpakete im Geringsten zu scheren. Konzernfusionen werden erzwungen, bei denen von vornherein feststeht, daß sie jeder betriebswirtschaftlichen Logik Hohn sprechen. Das Lieblingsspiel der Börsen-yuppies sind jene an der Grenze zur Kriminalität durchgepeitschten *leveraged buy-outs (lbo)* – spekulative Konzernaufkäufe, bei denen die Bilanzwerte des aufzukaufenden Konzerns als Sicherheiten für die im Grunde wertlosen *junk bonds* fungieren, mit denen arglose Kapitalanleger düpiert werden. *Lbos* verfolgen das Ziel, die in der Bilanz verborgenen Werte des Opfers bis auf den letzten Heller zu realisieren, indem man den Konzern in seine Bestandteile zerlegt und diese meistbietend zu verhökern trachtet. Nur wenn dies gelingt, können die *junk bonds* partiell oder zur Gänze eingelöst werden. Es gelingt selten genug.

Kraft dieser und anderer *High Tech*-Finanztransaktionen hat sich das weltumspannende Börsengeschäft unendlich weit vom real erwirtschafteten globalen Bruttosozialprodukt und von den inhärenten Werten der Unternehmen und Immobilien abgehoben; es hat sich jeder Kontrolle entzogen und droht, die gesamte Weltwirtschaft ins Chaos zu stürzen. Bereits im Frühjahr 1987 warnte der Vorstandsvorsitzende der *Bank of Montreal (Annual Report 1987)*: „Der Welthandel mit Gütern und Dienstleistungen beläuft sich im Jahr auf etwas mehr als \$ 3 Billionen, das ist aber bloß ein Zehntel des gesamten Devisenhandels und ein Fünfundzwanzigstel des Eurodollargeschäfts. Infolgedessen haben mehr und mehr Finanztransaktionen keinen Ursprung mehr in der Produktion, im Handel, in der Wertschöpfung oder in der Beschäftigung.“

Der Börsenkrach vom 19. Oktober 1987 – heraufbeschworen durch inflationäre Kurssteigerungen der Börsenpapiere, die in deren etwaigen real erwirtschafteten Wertzuwachsen nicht verankert waren, und ausgelöst durch exzessives *program trading*, vor allem durch die beiden einander konterkarierenden Computerspekulationsverfahren *index arbitrage* und *portfolio insurance* – versetzte dem Finanzkapital einen heftigen, auf sämtlichen Kapitalmärkten gewaltig nachbebenden Stoß. In Konsequenz jener Börsenspiele, die eine höchst fatale Mischung von aus dem Fundus der Künstlichen Intelligenz entlehnten heuristischen *Software*-paketen und hemmungsloser menschlicher Gier geboren hat, verloren die Wertpapiere binnen weniger Stunden im Schnitt ein Viertel ihres inflationierten Handelswerts.

Der Börsencrash ruinierte Tausende Unternehmen: mit dem Kursverfall der Aktien verkümmerten Märkte und Kredite. Er vernichtete

die Arbeitsplätze von Millionen Arbeiterinnen, Arbeitern und Angestellten. Millionen Senioren betrog der *crash* um ihre ein Leben lang mühselig zusammengesparte, vermeintlich sicher angelegte Altersversorgung. Hunderttausende *Finanzyuppies* verjagte er aus dem Schlaraffenland der Erfolgsprämien und gentrifizierten Luxusheime in die rauhe Wirklichkeit der gemeinen Erwerbsarbeit oder Arbeitslosigkeit. Allein die Generäle und Obristen der global operierenden Herrscherhäuser der *haute finance* zogen aus alledem keine Lehren. Seit Oktober 1987 haben sie die Aktienkurse wieder um reichlich 50% hochgetrieben. Wie aber California mit großer Wahrscheinlichkeit ein schweres Erdbeben bevorsteht, so mehrten sich die unübersehbaren Anzeichen für einen baldigen neuen *crash*. Manches spricht dafür, daß er nicht annähernd so glimpflich verlaufen wird wie der letzte.

Welch katastrophale Auswirkungen eine schrankenlose Börsenspekulation im Zusammenspiel mit einer schweren Rezession auf die Metropolen – minder spektakulär, obzwar kaum minder ruinös auf kleinere Kommunen und urbanisierte Regionen – zeitigt, das läßt – neben zahlreichen anderen Immobilien- und Unternehmensdebakeln – der rezente Kollaps der canadischen Terraingesellschaft *Olympia & York (O&Y)* deutlich erkennen.

Mit ihren auf \$ 20 Milliarden taxierten gewerblichen Immobilien in Canada und den USA galt O&Y, die führende Terraingesellschaft der Welt, nicht bloß als ein erzsolides, sondern auch als ein mit viel Umsicht und Weitblick planendes Unternehmen. Ehe O&Y ein Großprojekt anging – wie *First Canadian Place* in Toronto oder das *World Financial Center* in New York –, hatte es dessen künftige Hauptmieter bereits unter Vertrag. Dann aber packte die Gier auch die Brüder Reichmann, die geheimnisumwobenen Eigentümer des Familienunternehmens *Olympia & York*. Sie beteiligten sich am Aufkauf von zwei der größten US-Kaufhauskonzernen, *Allied Stores* und *Federated Department Stores*. Die Reichmanns hegten freilich durchaus nicht die Absicht, fortan den Einzelhandel zu dominieren; ihnen ging es einzig um Zugriff auf deren *cash flow* und Immobilien in bester Citylage bzw. in strategisch optimal situierten *shopping malls*. Beide Einzelhandelskonzerne hielten den bei der Durchführung der *leveraged buy-outs* an ihrer Kapitalbasis vorgenommenen Manipulationen nicht stand: am 15. Januar 1991 mußten sie Bankrott anmelden.

Die durch diesen Bankrott erlittenen Verluste – an Kapital, doch gewichtiger noch an Vertrauen – trafen O&Y schwer und in einer ohnehin prekären Lage. Der 1988 als reines Spekulationsobjekt unternommene Bau von *Canary Wharf* auf Londons *Isle of Dogs* – mit 450 000 m² Nutzfläche der gewaltigste Bürokomplex in einer Hand – hatte den Reichmanns äußerste Raffinesse bei der Finanzierung der auf \$ 7 Milliarden kalkulierten Baukosten abverlangt. Und wider ihre Gepflogenheiten hatten sie bei Baubeginn noch keine Hauptmieter unter Vertrag.

Als 1990 die Büromärkte weltweit in eine tiefe Krise abrutschten, stagnierten die Mieteinnahmen, um später zurückzugehen. Obendrein geschah das Malheur mit dem Bankrott der beiden Kaufhauskonzerne. O&Ys filigrane Finanzierungs konstruktion erwies sich als gefährlich labil. Nachdem im Frühjahr 1992 etwa \$ 4,5 Milliarden in *Canary Wharf* verbaut waren und Überbrückungskredite benötigt wurden, um diverse Finanzierungslücken zu schließen, zögerten die rund hundert involvierten Banken, die den Reichmanns bisher stets Kredit gewährt hatten. Während in den Bankenkonsortien über O&Ys Kreditbegehren verhandelt wurde, schälte sich heraus, daß auf der canadischen Terraingesellschaft etwa \$ 20 Milliarden Schulden lasteten. Daraufhin verweigerten die Banken den Kredit, die Bauarbeiten an *Canary Wharf* kamen zum Stillstand.

Kurz vor der Immobilienkrise angefangen, hat sich O&Ys Mega-projekt auf der abseits gelegenen *Isle of Dogs* trotz milliarden-schwerer Infrastrukturinvestitionen des britischen Staats und der Stadt London als ein Riesenflop erwiesen. Was davon fertiggestellt

in marmorner Pracht am Firmament der finanzkapitalistischen Oberwelt gleißt, das ist ein Potemkinsches Dorf. Die Büroräume hinter den Glitzerfassaden sind nur zu 60% vermietet, werfen aber nichts ab, weil O&Y potente Nutzer nur mit mehrjähriger Mietfreiheit hat ködern können. Die geplante Infrastruktur ist nur bruchstückhaft realisiert worden: noch immer fehlt der von Mrs. Thatcher fest versprochene Anschluß ans Londoner U-Bahnnetz und der Themsetunnel mit der Anbindung ans Autobahnnetz. So ist *Canary Wharf* zwar für einzelne Architekturtouristen erreichbar, nicht aber für Tausende von Arbeitskräften.

Wegen *Canary Wharf* und etlicher anderer, nicht so voluminöser, doch nicht minder üppiger *High tech*-Kapitalfabriken (wie das *Lloyds Building* oder das seit seiner Fertigstellung des ersten Mieters harrende *Alban Gate*) stehen in der Londoner City Millionen Quadratmeter *Low tech*-Büroflächen leer. Die ehemaligen Nutzer sind in die Neubauten umgezogen, haben die City verlassen, ihre *back offices* ausgelagert oder sind pleite. Ähnlich wie an den meisten Finanzplätzen liegt auch in London der Immobilienmarkt im Koma. Er wird sich schwerlich allzubald erholen. Die fortschreitende Automation vieler Finanztransaktionen und die unaufhörlichen Zusammenschlüsse großer und mittlerer Finanzinstitute lassen das Personal ebenso zusammenschmelzen wie den Bedarf an *prime space* in der City. Verbrauchte Autos kann man verschrotten. Die obsoleten Büropaläste drohen, die Innenstädte selber in Schrottplätze zu verwandeln.

VII. Die Fortexistenz der uns so verteuert lieb und bequem gewordenen, von *High tech*- und Konjunkturwellen gebeutelten Städte und verstädterten Landschaften ist – politökonomisch betrachtet – ohne grundsätzliche Eingriffe und erhebliche Einschränkungen eine schiere Unmöglichkeit. Schon seit Längerem brechen die urbanen Strukturen auseinander, versinken die noch halbwegs intakten Bruchstücke in dem amorphen Brei unorganisierbarer Agglomerationen. Aus Lethargie werden wir unsere Kommunen und urbanisierten Regionen bis zum Kollaps in der ach so vertrauten widersprüchlichen Manier weiternutzen und weiter auspowern,

solange die Menschen es sich gefallen lassen, daß Finanzkapital und Militär Wissenschaft, Technik, Ökonomie und Städtebau nach ihren Interessen betreiben;

solange die Wähler den für diese Rahmenbedingungen mitverantwortlichen Parteien ihre Stimmen geben oder Wahlabstinz üben;

solange sich die Gewitterwolken der Finanzspekulation über den Gipfeln der Hochhauspaläste nicht als Hurricans über uns entladen und mitsamt den inflationierten Heißluftballons der Börsendeals das kapitalistische System hinwegfegen, dem wir diesen unhaltbaren Zustand verdanken, und auch die Produktionsstätten, in denen unser aller Bruttosozialprodukt erarbeitet wird, und nur das steht wirklich zur Verteilung;

bis sich die Erde wehrt gegen die tödlichen Hiebe, die wir ihr seit Beginn der industriellen Revolution mit stets wachsender Wucht zu versetzen für opportun und legitim halten.

Verfasser: Dr. Hans G Helms
Sozial- und Wirtschaftsanalytiker,
Köln